

**PERGESERAN PEMILIHAN MODA AKIBAT PERUBAHAN
HARGA BBM UNTUK PERGERAKAN MENUJU PUSAT
PELAYANAN DI KOTA SEMARANG**

TUGAS AKHIR

Oleh:

ARDHANARESWARI PROBOWATI

NIM L2D 005 344



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

ABSTRAK

Perkembangan Kota Semarang selama beberapa tahun terakhir ini mengarah ke pinggiran terutama untuk aktivitas permukiman. Dengan adanya penyebaran permukiman maka kemudian dikembangkan pusat dan sub pusat pelayanan untuk mendistribusikan pusat pelayanan di pinggiran Kota Semarang sehingga dapat memecah kepadatan yang terjadi di pusat kota. Meskipun demikian, pada kenyataannya masih banyak penduduk yang tinggal di daerah pinggiran mengakses pusat pelayanan utama di pusat kota dikarenakan banyaknya keunggulan yang ditawarkan oleh pusat pelayanan yang terletak di pusat kota daripada di daerah pinggiran.

Fungsi-fungsi ruang di Kota Semarang berkembang secara tersebar dimana permukiman semakin berkembang di pinggiran namun pusat pelayanan utama di pusat kota. Pada saat terjadi kenaikan harga BBM yang mengakibatkan kenaikan ongkos transportasi tentu akan semakin meningkatkan pengeluaran pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan. Tentunya hal ini mendorong masyarakat untuk lebih selektif di dalam pemilihan moda transportasi karena berhubungan dengan tingkat pendapatan yang tidak seimbang dengan pengeluaran pada saat ini. Mahalnya ongkos transportasi mendorong masyarakat memilih moda yang murah untuk mencapai pusat pelayanan. Tindakan selektif masyarakat dalam memilih moda yang murah akan menyebabkan terjadinya beberapa permasalahan transportasi seperti kemacetan, pemborosan BBM, dan polusi udara. Permasalahan-permasalahan tersebut tentunya memerlukan solusi perencanaan transportasi yang baik. Solusi tersebut dapat diperoleh dengan mengetahui pemilihan moda yang dilakukan oleh masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini memunculkan research question yaitu Bagaimanakah Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan di Kota Semarang? Penelitian ini nantinya akan dilakukan dengan teknik survei home interview sehingga peneliti dapat terlibat langsung dengan responden. Oleh karena itu, pendekatan studi yang digunakan adalah pendekatan kualitatif karena penelitian ini bersifat fenomenologis, fleksibel, dan reflektif.

Dari hasil analisis diperoleh informasi bahwa moda yang digunakan oleh masyarakat golongan bawah untuk pergerakan menuju pusat pelayanan perkantoran sebagian besar adalah sepeda motor. Pergeseran moda terjadi dari pemilihan moda angkutan umum menjadi moda sepeda motor. Untuk pergerakan menuju pusat pelayanan perdagangan dan jasa, moda dominannya adalah berjalan kaki. Pergeseran pemilihan moda untuk aktivitas belanja ini terjadi namun persentasenya kecil. Adapun untuk pergerakan menuju pusat pelayanan pendidikan, moda yang digunakan oleh masyarakat golongan bawah cenderung bervariasi meliputi pusat-pusat dan pinggiran-pinggiran menggunakan moda berjalan kaki, pusat-pinggiran dengan sepeda motor (14,3%), dan pinggiran-pusat dengan angkutan umum (66,7%). Pergeseran moda untuk aktivitas belajar yaitu dari moda sepeda motor menjadi angkutan umum.

Adapun moda yang digunakan oleh masyarakat golongan menengah menuju pusat pelayanan perkantoran untuk semua jenis pergerakan adalah sepeda motor dengan persentase penggunaan > 50%. Pergeseran pemilihan moda dari mobil menjadi sepeda motor mengalami peningkatan sebesar 2,09% dari Tahun 2005 ke 2007 kemudian meningkat lagi sebesar 0,98% pada Tahun 2008. Untuk pergerakan menuju pusat pelayanan perdagangan dan jasa cenderung tidak mengalami pergeseran pemilihan moda karena pendapatan mereka tinggi sehingga tidak terlalu terpengaruh kenaikan harga BBM. Adapun untuk pergerakan menuju pusat pelayanan pendidikan, masyarakat menggunakan moda sepeda motor untuk semua jenis pergerakan dengan persentase penggunaan > 60%. Pergeseran moda terjadi dari angkutan umum ke sepeda motor namun tidak terlalu signifikan.

Saat terjadi kenaikan harga BBM maka masyarakat lebih memilih menggunakan moda sepeda motor. Jika motorisasi terus dibiarkan akan menimbulkan berbagai masalah seperti kemacetan, polusi udara, dan pemborosan pengeluaran masyarakat, pemborosan BBM, dll. Oleh karena itu, perlu diberikan beberapa rekomendasi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor. Rekomendasi tersebut diberikan kepada pemerintah (memperketat kebijakan penggunaan lahan, peningkatan kualitas dan kuantitas angkutan umum, dan penyediaan fasilitas penunjang bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda yang layak) masyarakat dan studi lanjutan sehingga permasalahan dapat diatasi dan tercipta suatu sistem transportasi yang sesuai kebutuhan dan keinginan masyarakat.

Keyword: Pemilihan Moda, Pusat Pelayanan, Harga BBM

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
 BAB I PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Sasaran	5
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup	5
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi	5
1.4.2 Ruang Lingkup Materi	6
1.5 Metodologi Penelitian	10
1.5.1 Definisi Operasional	10
1.5.2 Pendekatan Studi	10
1.5.3 Tahap Pengumpulan Data	10
1.5.3.1 Tahap Pengumpulan Data Primer	10
1.5.3.2 Tahap Pengumpulan Data Sekunder	11
1.5.3.3 Teknik Sampling	11
1.5.4 Metode Analisis	12
1.5.5 Tahap Analisis	13
1.5.6 Kebutuhan Data	15
1.6 Manfaat Penelitian	16
1.7 Keaslian Penelitian	16
1.8 Sistematika Penulisan	17

BAB II PENGARUH SISTEM TRANSPORTASI TERHADAP PERGERAKAN MASYARAKAT	19
2.1 Teori Struktur Ruang Kota.....	19
2.1.1 Kota Monosentris.....	19
2.1.2 Kota Polisentris	20
2.2 Daerah Pusat dan Pinggiran dalam Suatu Sistem Kota.....	21
2.3 Fenomena <i>Urban Sprawl</i> Perkotaan	22
2.4 Teori Sistem Transportasi	22
2.4.1 Sistem Transportasi.....	22
2.4.2 Pergerakan Masyarakat	23
2.4.2.1 <i>Pergerakan dan Perjalanan</i>	23
2.4.2.2 <i>Klasifikasi Pergerakan</i>	25
2.4.3 AUP sebagai Salah Satu Sarana Transportasi	26
2.4.4 Tata Guna Lahan dan Pengaruhnya dalam Sistem Transportasi	26
2.4.5 Bangkitan dan tarikan	27
2.4.6 Indeks Aksesibilitas	29
2.5 Perilaku Masyarakat Sebagai Pelaku Pergerakan	30
2.6 Pembangunan Berkelanjutan.....	31
2.7 Sintesa Literatur	32
 BAB III KARAKTERISTIK PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA SEMARANG	35
3.1 Perkembangan Pusat dan Pinggiran Kota Semarang	35
3.2 Penggunaan Lahan Kota Semarang	37
3.3 Kaitan Karakteristik Kependudukan dengan Pergerakan Masyarakat.....	38
3.2.1 Pengaruh Pertumbuhan Penduduk Terhadap Pergerakan	38
3.2.2 Pengaruh Penduduk Usia Produktif Terhadap Pergerakan	38
3.4 Pengaruh Harga BBM Terhadap Penggunaan Moda Transportasi	39
3.5 Pengaruh Ketersediaan Moda Transportasi Terhadap Pergerakan.....	40
 BAB IV ANALISIS PERGESERAN PEMILIHAN MODA AKIBAT PERUBAHAN HARGA BBM UNTUK PERGERAKAN MENUJU PUSAT PELAYANAN...	43
4.1 Analisis Persebaran Pusat Pelayanan	43
4.1.1 Analisis Persebaran Pusat Pelayanan Perkantoran	43
4.1.2 Analisis Persebaran Pusat Pelayanan Perdagangan dan Jasa.....	44
4.1.3 Analisis Persebaran Pusat Pelayanan Pendidikan.....	44

4.2	Analisis Aksesibilitas Menuju Pusat Pelayanan.....	47
4.2.1	Aksesibilitas Menuju Pusat Pelayanan Perkantoran	48
4.2.2	Aksesibilitas Menuju Pusat Pelayanan Perdagangan dan Jasa.....	50
4.2.3	Aksesibilitas Menuju Pusat Pelayanan Pendidikan.....	52
4.3	Analisis Tujuan Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan	55
4.3.1	Tujuan Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Perkantoran	55
4.3.2	Tujuan Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Perdagangan dan Jasa.....	59
4.3.3	Tujuan Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Pendidikan.....	61
4.4	Analisis Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM	65
4.4.1	Analisis Pergeseran Pemilihan Moda Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Perkantoran.....	65
4.4.2	Analisis Pergeseran Pemilihan Moda Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Perdagangan dan Jasa	72
4.4.3	Analisis Pergeseran Pemilihan Moda Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan Pendidikan	78
4.5	Temuan Studi: Pergeseran Pemilihan Moda Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan	86
BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	90
5.1	Kesimpulan	90
5.2	Rekomendasi.....	91
5.2.1	Rekomendasi Bagi Pemerintah.....	92
5.2.2	Rekomendasi Bagi Masyarakat	94
5.2.3	Rekomendasi Studi Lanjutan	94
	DAFTAR PUSTAKA	95
	LAMPIRAN.....	98

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini berisikan pembahasan latar belakang pentingnya penelitian yang berjudul “Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan di Kota Semarang” ini dilakukan. Bab ini juga membahas tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup materi dan wilayah studi, kerangka pemikiran penelitian, metodologi yang digunakan, manfaat dilakukannya penelitian ini, keaslian penelitian serta sistematika penulisan.

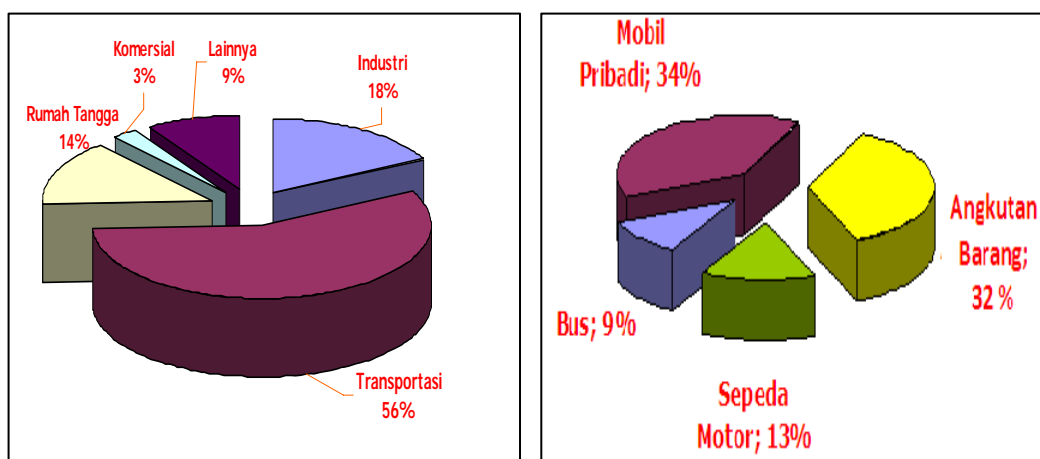
1.1 Latar Belakang

Perencanaan transportasi sangat erat kaitannya dengan perencanaan kota. Perencanaan transportasi di satu sisi merupakan bagian dari suatu proses perencanaan kota, yaitu dalam usaha mendapatkan sistem transportasi yang sifatnya menunjang bagi rencana pola dan intensitas tata ruang. Di lain pihak perencanaan transportasi merupakan kelanjutan dari suatu perencanaan kota yaitu dalam usaha mengkaji lebih jauh dan lebih rinci terhadap apa yang telah dihasilkan dalam perencanaan kota (Tamin dalam Abubakar, dkk, 1996: 47). Oleh karena itu perencanaan transportasi akan berlangsung optimal jika terdapat keterpaduan dengan tata ruang kotanya.

Perencanaan guna lahan, sebagai salah satu wujud perencanaan ruang kota, akan menentukan lokasi kegiatan yang kemudian menimbulkan pergerakan antar lokasi kegiatan tersebut. Prasarana transportasi sebagai suatu wadah pergerakan tentunya perlu memperhatikan guna lahan tersebut agar mampu melayani kebutuhan pergerakan masyarakat. Meskipun demikian, perencanaan transportasi tidak berhenti hanya pada pemenuhan kebutuhan pergerakan berdasarkan guna lahan eksisting. Adanya prasarana transportasi yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan pergerakan akan menyebabkan terjadinya perkembangan guna lahan yang kemudian akan semakin meningkatkan intensitas pergerakan ke lokasi tersebut.

Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai *kebutuhan turunan*, yang berarti pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan (Tamin, 2000:6). Kebutuhan tersebut dapat dipenuhi dengan mengakses pusat pelayanan yang ada setiap hari. Masyarakat tidak perlu melakukan pergerakan jika semua kebutuhan tersebut tersedia di tempat tinggal mereka. Namun, setiap tata guna lahan mempunyai ciri teknis tersendiri, akibatnya, lokasi kegiatan tersebar secara heterogen yang menyebabkan perlu adanya pergerakan masyarakat dalam proses pemenuhan kebutuhan.

Pergerakan dalam memenuhi kebutuhan di lokasi-lokasi yang tersebar membutuhkan sarana transportasi khususnya yang menggunakan BBM. Berdasarkan data yang ditunjukkan oleh Departemen Perhubungan Darat Tahun 2005, sektor transportasi merupakan sektor yang mengkonsumsi BBM sangat tinggi yaitu 56%, padahal produksi BBM terus mengalami penurunan baik produksi minyak dalam negeri maupun di negara-negara lain penghasil minyak. Jumlah *supply* tersebut diperkirakan akan habis dalam waktu 72 tahun terakhir ini bahkan jika penggunaannya semakin besar, *supply* minyak akan habis dalam waktu 57 tahun mendatang terhitung sejak Tahun 2009 (Pearce dalam Cline, 2001). Berdasarkan data yang ditunjukkan oleh Departemen Perhubungan Darat Tahun 2005, penggunaan (*demand*) BBM dari Tahun 2000 s.d. 2010 diperkirakan akan tumbuh 5,6% per tahun (dengan asumsi intensitas pemakaian BBM tidak berubah dan dengan pertumbuhan PDB 5% per tahun). Adanya tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang relatif tinggi menyebabkan permintaan premium mengalami kenaikan paling tinggi dalam sepuluh tahun mendatang, yaitu 8% per tahun. Dari sektor tersebut mobil pribadi dan sepeda motor mengkonsumsi BBM sebesar 47% (Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2005). Ketidakseimbangan *supply* dan *demand* tersebut mengakibatkan harga BBM mengalami fluktuasi dalam beberapa tahun ke depan. Adapun rincian penggunaan BBM dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Sumber: Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2005

Gambar 1.1
Persentase Penggunaan BBM

Perkembangan Kota Semarang terjadi begitu cepat dalam beberapa tahun terakhir ini. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah penduduk Kota Semarang yang terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun kurang lebih sekitar 1,4%. Jumlah penduduk di Kota Semarang pada Tahun 2007 mencapai 1.454.594 jiwa yang mengalami peningkatan jumlah sebesar 20.569 jiwa dari jumlahnya pada Tahun 2006. Tingginya pertumbuhan penduduk ini terjadi secara tidak merata di seluruh kecamatan karena jumlahnya ada yang mengalami penurunan dan ada yang mengalami peningkatan sangat pesat. Rincian pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Semarang dapat dilihat pada gambar berikut.



Sumber: Hasil Pengolahan Data Semarang Dalam Angka, 2007

Gambar 1.2
Grafik Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kota Semarang
Tahun 2003-2007

Pertumbuhan jumlah penduduk dari Tahun 2003 s.d. 2007 yang paling tinggi terjadi di kawasan pinggiran kota seperti Kecamatan Mijen yaitu sebesar 4,2%. Untuk beberapa kecamatan di pusat kota seperti Kecamatan Selatan, Semarang Tengah, dan Semarang Timur justru mengalami penurunan. Tingkat penurunan jumlah penduduk yang paling tinggi yaitu di Kecamatan Semarang Tengah mengalami penurunan sebesar 0,59% (Semarang Dalam Angka Tahun 2007). Hal tersebut mengindikasikan pusat kota sudah jenuh, oleh karena itu sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah, Kota Semarang dikembangkan dengan pola radial konsentris yang mengarah ke daerah pinggiran.

Pada pola radial konsentris, pusat kotanya merupakan kegiatan utama sedangkan untuk daerah pinggiran tetap disediakan sub-sub pusat pelayanan yang dapat melayani kebutuhannya. Pengembangan pusat dan sub pusat tersebut dilakukan untuk mendistribusikan pusat pelayanan di

pinggiran Kota Semarang sehingga dapat memecah kepadatan yang terjadi di pusat kota. Meskipun demikian, pada kenyataannya masih banyak penduduk yang tinggal di daerah pinggiran mengakses pusat pelayanan utama di pusat kota dikarenakan banyaknya keunggulan yang ditawarkan oleh pusat pelayanan yang terletak di pusat kota daripada yang terletak di daerah pinggiran.

Jarak tempuh masyarakat menuju pusat pelayanan utama di pusat kota menjadi jauh terutama bagi masyarakat yang bertempat tinggal di pinggiran. Jarak tempuh yang jauh tersebut akan menyebabkan konsumsi BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan menjadi lebih tinggi. Dengan adanya kenaikan harga BBM, tentunya semakin meningkatkan pengeluaran pergerakan masyarakat yang bertempat tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang.

Dari penjelasan di atas, maka penting untuk dilakukan suatu penelitian yang berusaha untuk mengkaitkan antara pergeseran moda dengan perubahan harga BBM. Pergeseran pemilihan moda untuk pergerakan menuju pusat pelayanan ini dapat digunakan sebagai masukan bagi pemerintah dalam membangun sistem angkutan umum yang sesuai keinginan, kebutuhan, serta kemampuan masyarakat. Dengan demikian pergerakan masyarakat dapat dilakukan dengan mudah dan nyaman.

1.2 Perumusan Masalah

Fungsi ruang permukiman yang tersebar, terutama bagi masyarakat yang bertempat tinggal di pinggiran, menyebabkan jarak tempuh untuk mengakses pusat pelayanan di pusat kota menjadi jauh. Pada saat terjadi kenaikan harga BBM yang mengakibatkan kenaikan ongkos transportasi tentu akan semakin meningkatkan pengeluaran pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan. Tentunya hal ini mendorong masyarakat untuk lebih selektif di dalam pemilihan moda transportasi karena berhubungan dengan tingkat pendapatan yang tidak seimbang pengeluaran pada saat ini. Mahalnya ongkos transportasi mendorong masyarakat memilih moda yang hemat BBM secara individual agar pengeluaran untuk pergerakan dapat diminimalkan. Angkutan umum bukan menjadi pilihan moda utama bagi masyarakat dalam melakukan pergerakan menuju pusat pelayanan karena tarif angkutan umum menjadi mahal namun kualitasnya tidak meningkat.

Tindakan selektif masyarakat dalam memilih moda sepeda motor memang hemat BBM secara individual namun secara kumulatif dalam suatu kota justru akan menyebabkan terjadinya beberapa permasalahan transportasi seperti kemacetan, pemborosan BBM, dan polusi udara. Tingkat penggunaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor yang tinggi akan meningkatkan volume lalu lintas. Apabila masyarakat menggunakan angkutan umum maka dalam satu kali perjalanan yang sama, tingkat isian dapat menampung lebih dari 10 orang sedangkan jika menggunakan sepeda motor hanya menampung sekitar 2 orang. Tentunya penggunaan sepeda motor akan meningkatkan konsumsi BBM secara keseluruhan dan meningkatkan kepadatan lalu

lintas pada waktu yang bersamaan. Penggunaan sepeda motor yang semakin tinggi juga akan menimbulkan tingginya emisi gas buang yang menyebabkan meningkatnya polusi udara.

Permasalahan-permasalahan tersebut tentunya memerlukan solusi perencanaan transportasi yang baik. Solusi tersebut dapat diperoleh dengan mengetahui pemilihan moda yang dilakukan oleh masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini memunculkan *research question* yaitu Bagaimanakah Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan di Kota Semarang?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah mengidentifikasi pergeseran pemilihan moda akibat perubahan harga BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan di Kota Semarang.

1.3.2 Sasaran

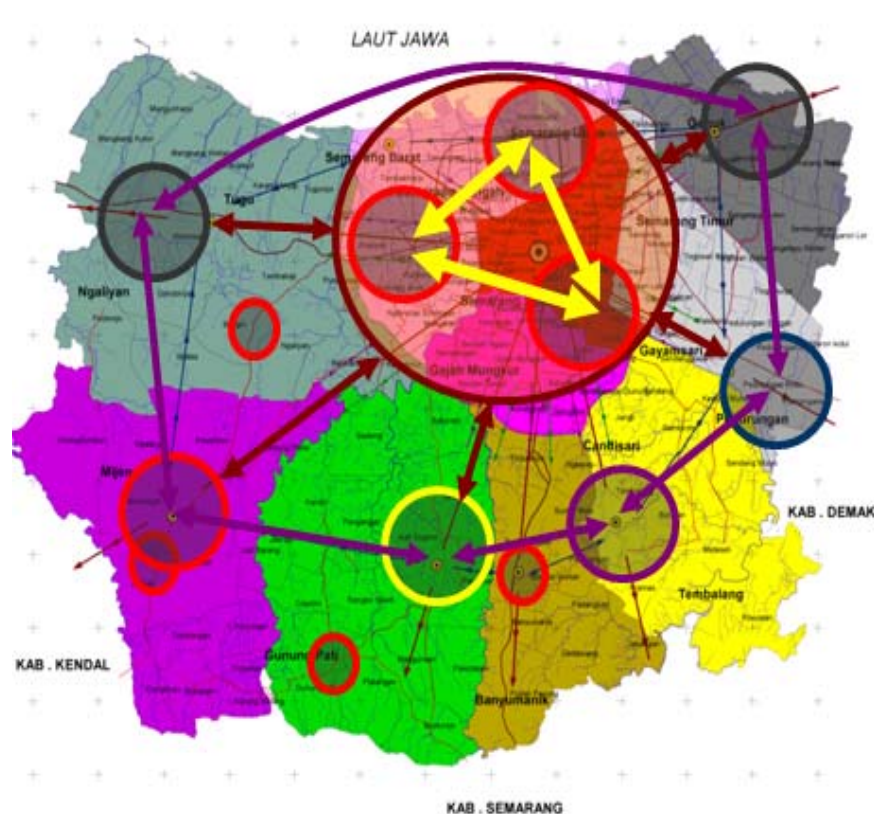
Adapun tahapan sasaran yang dilakukan untuk mencapai tujuan penelitian yaitu:

- 1). Identifikasi perkembangan Kota Semarang kaitannya dengan persebaran pusat dan sub pusat pelayanan.
- 2). Analisis persebaran pusat pelayanan.
- 3). Analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan.
- 4). Analisis tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan.
- 5). Analisis pergeseran pemilihan moda akibat perubahan harga BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah Studi

Sistem transportasi di Kota Semarang masih belum mampu memenuhi seluruh pergerakan masyarakat terlebih lagi dengan buruknya kualitas pelayanan AUP maka kemudian menyebabkan terjadinya peningkatan penggunaan kendaraan pribadi. Jika penggunaan kendaraan pribadi terus meningkat tanpa ada batasan dari pemerintah maka hal tersebut akan berdampak pada borosnya pemakaian BBM yang kemudian berdampak pada tingginya pencemaran udara. Oleh karena itu, penelitian ini sangat menarik dilakukan di Kota Semarang yang terdiri dari 16 kecamatan mencakup pusat dan pinggiran kota.



Sumber: Revisi RTRW Kota Semarang, 2010-2030

Gambar 1.3
Gambar Administrasi Kota Semarang Dengan Pusat dan Pinggirannya

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Penelitian ini akan membahas mengenai pola pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan seiring adanya kenaikan harga BBM. Adapun batasan-batasan materi yang akan diangkat adalah sebagai berikut:

1. Perubahan Harga BBM

Penelitian ini dibatasi pada pembahasan pergeseran pemilihan moda pada saat harga BBM mengalami kenaikan yaitu pada Tahun 2005 saat harga BBM Rp 2.400, Tahun 2007 saat harga BBM Rp 4.500, dan Tahun 2008 saat harga BBM Rp 6.000. Penelitian ini tidak menganalisis sampai beberapa tahun mendatang karena penelitian ini hanya ingin mengetahui pengaruh naiknya harga BBM yang terjadi terhadap pemilihan moda.

2. Pusat Pelayanan

Pusat pelayanan yang akan dibahas dalam penelitian ini dibatasi pada perkantoran, perdagangan dan jasa, serta pendidikan. Ketiga pusat pelayanan tersebut merupakan pusat pelayanan yang cukup dominan dalam menarik pergerakan masyarakat secara harian (*daily*

activities). Adapun perkiraan besar pergerakan yang dilakukan masyarakat menuju pusat pelayanan antara lain untuk pendidikan sekitar 85%, perdagangan dan perkantoran sekitar 40-50% (Tamin,2000:114).

3. Pergeseran Pemilihan Moda

Pergeseran pemilihan moda untuk pergerakan menuju pusat pelayanan dalam penelitian ini dibahas berdasarkan jenis pergerakan masyarakat dari pusat kota menuju pusat kota (pusat-pusat), dari pusat kota menuju pinggiran (pusat-pinggiran), dari pinggiran menuju pusat kota (pinggiran-pusat), dan dari pinggiran menuju pinggiran (pinggiran-pinggiran). Pembahasan pergeseran moda tersebut dibatasi hanya berdasarkan jenis pergerakan bukan dalam lingkup antar kecamatan karena karakteristik penggunaan moda di beberapa kecamatan di pusat maupun beberapa kecamatan di pinggiran dianggap sama. Di beberapa kecamatan di pusat kota memiliki jarak tempuh yang dekat sedangkan di beberapa kecamatan di pinggiran memiliki jarak tempuh yang jauh. Faktor jarak tempuh yang mengakibatkan konsumsi BBM semakin tinggi inilah yang akan dilihat pengaruhnya terhadap pergeseran moda.

Pembahasan pemilihan moda tersebut mengklasifikasikan masyarakat menjadi golongan menengah dan bawah. Rumah tangga golongan atas tidak dapat menjadi responden karena adanya kendala di lapangan pada saat penyebaran kuesioner (berdasarkan data penelitian Elizabeth dan David, 2008).

Rumah tangga golongan bawah dasar penentuannya adalah rumah tangga yang terdaftar dalam Program Bantuan Tunai Langsung (BLT) yang notabene program tersebut adalah salah satu program pemerintah untuk mengatasi kemiskinan akibat dari kenaikan harga BBM tanggal 24 Mei 2008. Kriteria rumah tangga miskin menurut Varia Statistik dalam program BLT-RTS bulan Juni 2008 terdiri atas 14 poin yaitu:

- Luas lantai bangunan tinggal kurang dari 40 m²
- Jenis lantai bangunan tempat tinggal terbuat dari bambu/ tanah/ kayu murahan
- Jenis dinding tempat tinggal terbuat dari kayu berkualitas rendah/ bambu/rumbia/ tembok tanpa diplester
- Tidak memiliki fasilitas buang air besar sendiri/ bersama-sama dengan orang lain
- Sumber penerangan rumah tangga tidak menggunakan listrik
- Sumber air minum berasal dari sumur, air tidak terlindung, sungai dan air hujan
- Bahan bakar untuk memasak sehari-hari adalah kayu bakar, arang, minyak tanah
- Hanya mengkonsumsi daging, susu atau ayam satu kali dalam seminggu
- Hanya membeli satu stel pakaian baru dalam setahun
- Hanya sanggup makan satu atau dua kali dalam sehari

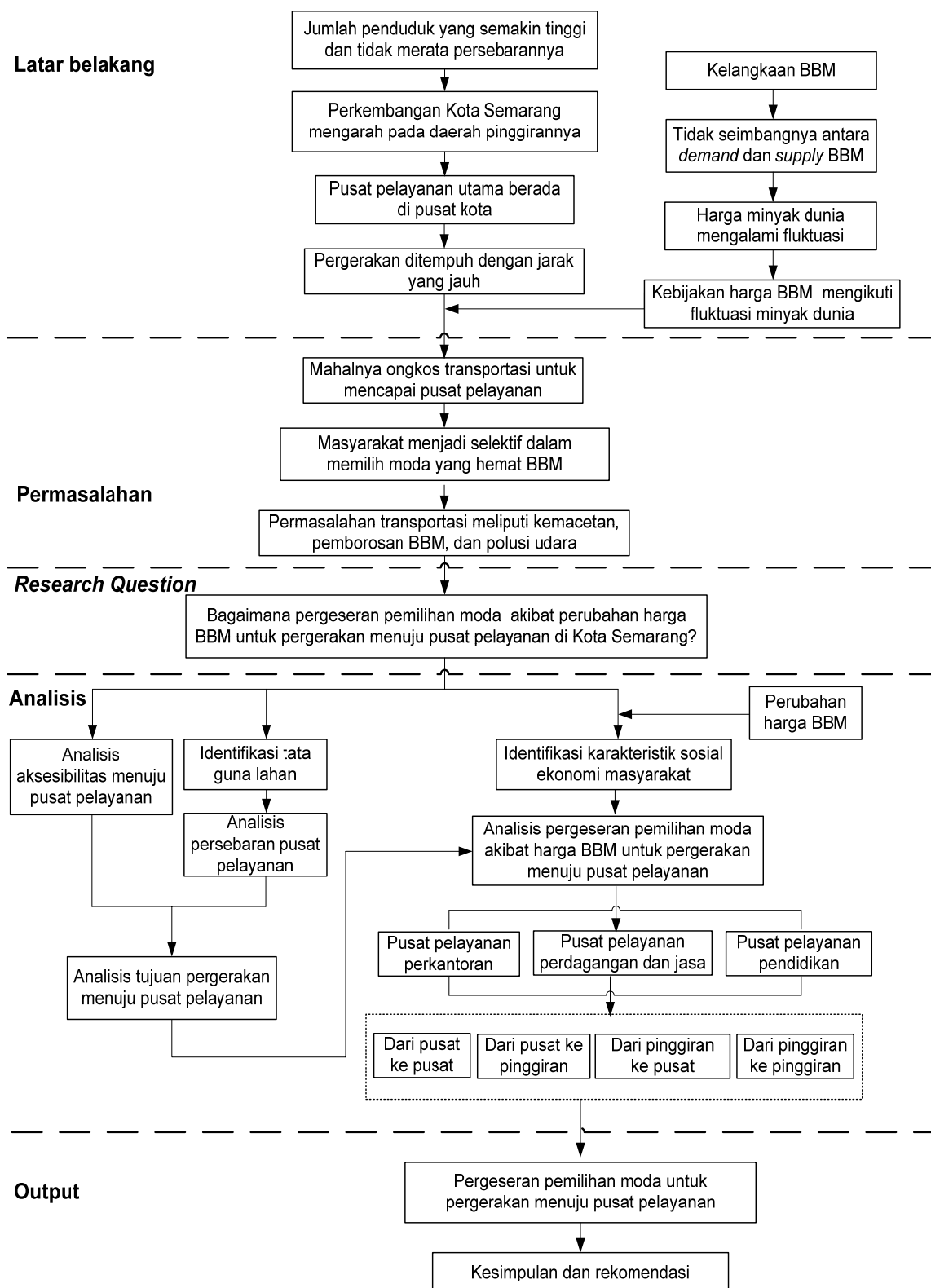
- Tidak sanggup membayar biaya pengobatan puskesmas/ poliklinik
- Sumber penghasilan kepala rumah tangga adalah petani dengan luas lahan 0,5 Ha, buruh tani, nelayan, buruh bangunan, buruh industri, buruh perkebunan/ pekerjaan lainnya dengan pendapatan di bawah Rp 600.000 per bulan atau di bawah standar UMR.
- Pendidikan tertinggi kepala rumah tangga: tidak sekolah/tidak tamat SD/ hanya SD
- Tidak memiliki tabungan/ barang yang mudah dijual dengan nilai minimal Rp. 500.000 seperti motor(kredit/non kredit), emas, ternak, kapal motor atau barang lainnya.

Rumah tangga golongan menengah hingga saat ini belum ada kriteria/aturan tertulis yang baku untuk golongan ekonomi tersebut baik ditinjau dari tingkat pendapatannya, pendidikannya, pekerjaannya, dll. Oleh karena itu, dalam penelitian ini untuk menentukan golongan ekonomi menengah adalah menggunakan pendekatan kondisi rumah dari Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Semarang meliputi:

- Luas lantai bangunan tinggal antara 50 m² - 100 m²
- Jenis lantai bangunan tempat tinggal terbuat dari ubin, keramik/marmer.
- Jenis dinding tempat tinggal terbuat dari tembok
- Jenis atapnya terbuat dari genteng/beton
- Sumber penerangan rumah tangga menggunakan listrik
- Sumber air minum berasal dari air PAM

Berdasarkan uraian latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, serta ruang lingkup penelitian di atas, maka dapat dikemukakan dalam suatu kerangka pemikiran berikut ini.

Adapun analisis yang dilakukan antara lain: Analisis persebaran pusat pelayanan dan analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan yang menjadi input dalam analisis tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan. Analisis terakhir yaitu analisis pergeseran pemilihan moda yang berusaha mengkaitkan antara penggunaan moda dengan tujuan pergerakan dan perubahan harga BBM. Output penelitian ini adalah persentase pergeseran pemilihan moda untuk pergerakan menuju pusat pelayanan.



Sumber: Hasil Analisis, 2009

Gambar 1.4
Kerangka Pikir

1.5 Metodologi Penelitian

1.5.1 Definisi Operasional

Definisi operasional di sini digunakan untuk memahami beberapa istilah penting yang sering digunakan dalam penelitian ini. Adapun istilah-istilah tersebut meliputi:

- **BBM**

Merupakan golongan energi sekunder tidak dapat diperbarui yang berasal dari pengolahan minyak mentah (energi primer) untuk mendapatkan manfaatnya. BBM yang dimaksud dalam penelitian dikaitkan dengan pergerakan masyarakat oleh karena itu dibatasi pada jenis premium.

- **Pergerakan**

Pergerakan masyarakat ada empat jenis yaitu pergerakan dari pusat ke pusat, dari pusat ke pinggiran, dari pinggiran ke pusat, dan dari pinggiran ke pinggiran.

1.5.2 Pendekatan Studi

Penelitian ini berangkat dari sebuah fenomena perubahan harga BBM yang memberikan pengaruh terhadap penggunaan moda. Penelitian ini bermaksud melihat permintaan pergerakan masyarakat serta moda apa yang digunakan dalam melakukan pergerakan sehingga diharapkan kebijakan yang akan direkomendasikan tidak lagi bersifat *top down*. Penelitian ini nantinya akan dilakukan dengan teknik survei *home interview* sehingga peneliti dapat terlibat langsung dengan responden. Oleh karena itu, pendekatan studi yang digunakan adalah pendekatan kualitatif karena penelitian ini bersifat fenomenologis, fleksibel, dan reflektif.

1.5.3 Tahap Pengumpulan Data

1.5.3.1 Tahap Pengumpulan Data Primer

Merupakan proses pengumpulan data primer yang dapat diperoleh secara langsung di wilayah studi. Adapun macam cara pengumpulan data primer, yaitu:

- a. **Observasi**

Observasi atau yang disebut pula dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemusatan perhatian terhadap suatu objek dengan menggunakan seluruh teknik indra (Arikunto, 2002: 133). Observasi dilakukan dengan mengadakan pengamatan secara langsung mengenai karakteristik (perilaku) masyarakat yang melakukan pergerakan.

- b. **Interview**

Wawancara (*interview*) adalah situasi peran antar-pribadi bersemuka (*face-to-face*), ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah studi, kepada seseorang yang diwawancarai atau responden (Kerlinger dalam Syariffudin, 2006). Interview secara

langsung dilakukan terhadap pihak yang bersangkutan misalnya masyarakat yang melakukan pergerakan menuju pusat pelayanan. Beberapa pertanyaan yang akan diajukan dalam interview antara lain:

- Apa alasan masyarakat menggunakan pusat pelayanan di pinggiran/ pusat kota?
- Apakah pusat pelayanan yang ada di dekat tempat tinggal mereka sudah mampu melayani kebutuhan sehari-hari?

1.5.3.2 Tahap Pengumpulan Data Sekunder

Survei data sekunder pada dasarnya sifatnya merupakan penunjang ataupun *background information* bagi survei lapangan. Biasanya sumber dari survei data sekunder adalah publikasi-publikasi statistik yang dikeluarkan oleh pemerintah ataupun lembaga studi dan juga publikasi atau laporan-laporan studi terkait (Santoso dalam Syariffudin, 2006).

a. Literature review

Yaitu suatu metode pengumpulan informasi dan data dengan cara membaca dan mempelajari literatur yang berkaitan dengan studi. Literatur bisa bersumber dari buku dan jurnal penelitian tertentu misalnya literatur mengenai model kota polisentris dan monosentris, *urban sprawl*, pusat dan pinggiran kota, sistem transportasi, dll. Selain itu juga dapat berupa artikel misalnya mengenai kenaikan harga BBM dan penyebabnya.

b. Survei instansi

Survei instansi yaitu dengan mencari data statistik, peta, laporan-laporan serta dokumen. Survei instansi dapat dilakukan di BPS dan Bappeda Kota Semarang. Data-data yang diperlukan antara lain berupa data kependudukan, data mata pencaharian penduduk, data tingkat pendapatan penduduk, serta peta tata guna lahan Kota Semarang.

1.5.3.3 Teknik Sampling

Teknik sampling dalam penelitian ini dilakukan oleh peneliti lainnya. Adapun data-data yang diperoleh akan digunakan sebagai masukan dalam penelitian ini. Teknik sampling yang akan digunakan oleh peneliti lainnya untuk membantu penelitian ini adalah *purposive sampling*. Dalam *purposive sampling*, dilakukan pengambilan sampel dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu (Arikunto, 2002: 117). Teknik sampling ini digunakan untuk memperoleh data dan informasi dari masyarakat golongan ekonomi menengah dan bawah. Penentuan masyarakat yang mewakili golongan ekonomi menengah dan bawah di beberapa kecamatan di pusat dan pinggiran Kota Semarang berdasarkan pada subjektivitas persepsi peneliti di lapangan. Adapun kecamatan yang digunakan untuk sampel hanya 11 kecamatan yaitu untuk pusat kota meliputi Kecamatan Semarang Timur, Semarang Tengah, dan Semarang Selatan serta pinggiran kota meliputi Kecamatan Genuk, Pedurungan,

Tembalang, Banyumanik, Gunungpati, Mijen, Ngaliyan, dan Tugu. Dengan melihat variabel yang sesuai untuk digunakan sebagai dasar penentuannya yaitu kondisi atau keadaan rumah, luas rumah dan pendapatan masyarakat di beberapa kecamatan. Berikut rincian penelitian lain yang datanya akan digunakan sebagai masukan dalam penelitian ini:

TABEL I.1
KONTRIBUSI DATA DARI PENELITIAN LAIN

Judul Penelitian	Tahun	Mahasiswa	Pendekatan Studi
Implikasi Harga BBM Terhadap Pola Konsumsi Rumah Tangga di Pusat Kota Semarang	2009	Elisabeth Indriani	Kualitatif
Implikasi Harga BBM Terhadap Perilaku Konsumsi Rumah Tangga di Kawasan Sub Urban Sprawl Kota Semarang	2009	David Pardamean	Kualitatif

Sumber: Hasil Interpretasi, 2009

1.5.4 Metode Analisis

Dalam penelitian ini, metode analisis yang digunakan ada dua yaitu kuantitatif dan kualitatif, dengan rincian sebagai berikut:

1. Kuantitatif

Metode analisis kuantitatif digunakan untuk mengolah data-data yang biasanya berupa angka atau memiliki ukuran yang jelas. Metode ini dapat dikatakan lebih akurat dibandingkan metode kualitatif karena metode ini menghasilkan bukti numerik yang melibatkan perhitungan matematis. Adapun teknik analisis yang digunakan adalah:

▪ Deskriptif Kuantitatif

Teknik analisis ini digunakan untuk mendeskripsikan data-data berupa angka, peta, gambar maupun grafik. Teknik ini digunakan pada analisis berikut ini:

- Analisis persebaran pusat pelayanan (mendeskripsikan peta persebaran pusat pelayanan)
- Analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan (mendeskripsikan hasil indeks aksesibilitas yang diperoleh dengan rumus perhitungan aksesibilitas)

▪ Statistik Deskriptif

Statistik adalah metode ilmiah untuk menyusun, meringkas dan menyajikan dan menganalisa data sehingga dapat ditarik kesimpulan yang benar dan dapat dibuat keputusan yang masuk akal berdasarkan data tersebut. Statistik deskriptif merupakan suatu teknik yang mendeskripsikan hasil statistik. Teknik analisis ini digunakan untuk mengetahui persentase pemilihan moda yang digunakan dalam melakukan pergerakan ke pusat pelayanan.

2. Kualitatif

Metode analisis kualitatif digunakan untuk mengolah data-data yang biasanya bukan berupa angka atau tidak memiliki ukuran yang jelas. Data-data kualitatif biasanya bersifat subyektif yaitu berdasarkan persepsi seseorang bukan fakta yang dapat diukur dengan jelas. Adapun teknik analisisnya yaitu:

- Deskriptif Kualitatif

Deskriptif merupakan salah satu macam metode kualitatif yang memberikan gambaran / penjelasan suatu keadaan di wilayah studi yang bersangkutan secara lebih jelas. Teknik ini digunakan pada analisis tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan dan analisis pergeseran pemilihan moda khususnya untuk menganalisis penyebab terjadinya pergeseran tersebut.

1.5.5 Tahap Analisis

1. *Analisis Persebaran Pusat Pelayanan*

Analisis ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai lokasi persebaran pusat pelayanan eksisting di Kota Semarang berdasarkan RTRW Kota Semarang Tahun 2010-2030 dan berdasarkan peta persebaran pusat pelayanan Tahun 2007. Adapun jenis pusat pelayanan yang akan dibahas meliputi perkantoran, perdagangan dan jasa, pendidikan, serta rekreasi dan hiburan. Analisis ini dilakukan dengan teknik analisis deskriptif kuantitatif.

2. *Analisis Aksesibilitas Menuju Pusat Pelayanan*

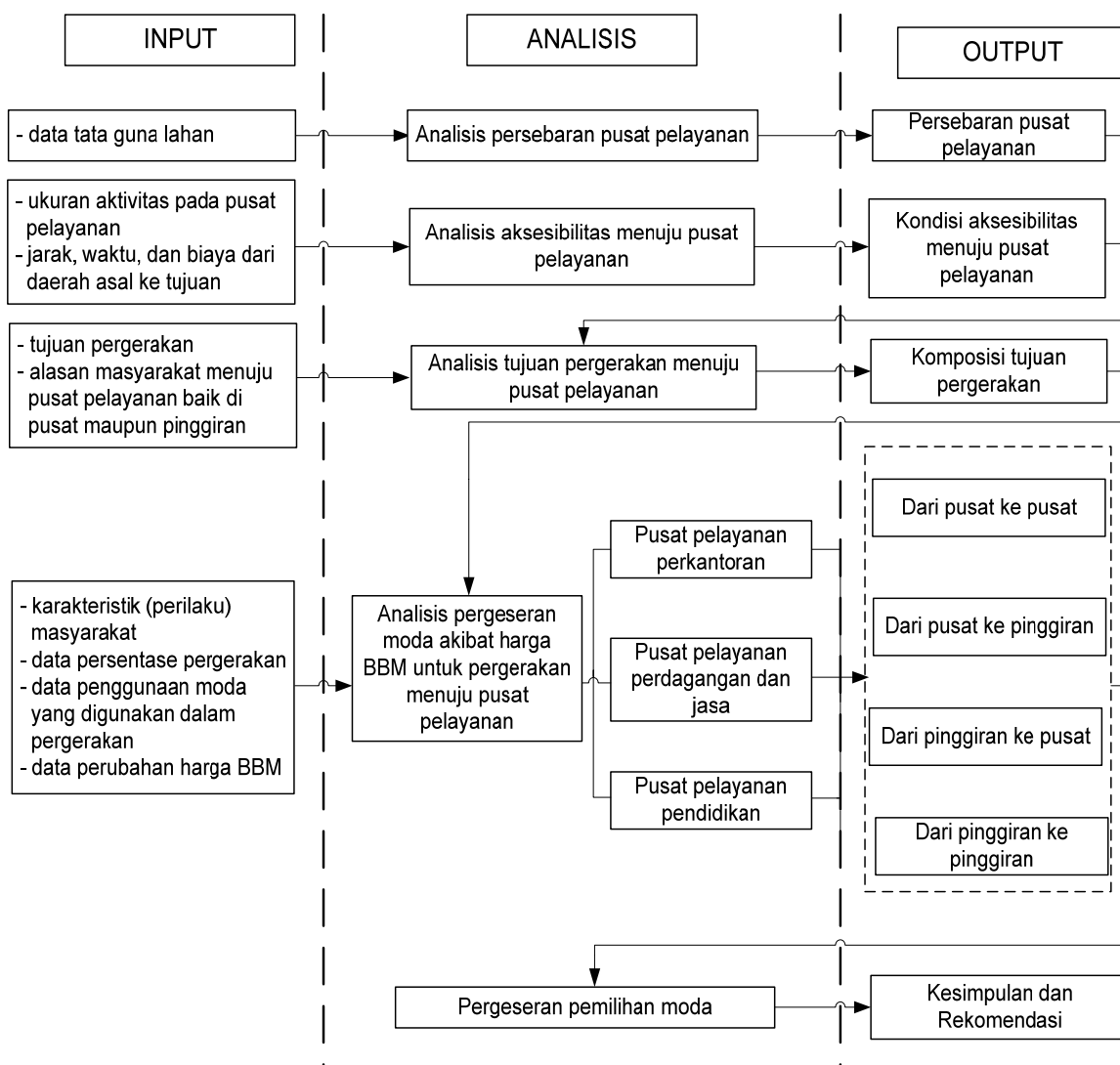
Analisis aksesibilitas di daerah perkotaan digunakan sebagai ukuran struktur spasial suatu kota dan selanjutnya digunakan untuk mengevaluasi struktur tersebut dalam bentuk sosial. Analisis ini menggunakan metode kuantitatif dengan perhitungan rumus aksesibilitas yang menghasilkan indeks aksesibilitas, kemudian dilakukan analisis deskriptif kuantitatif untuk menerangkan hasil perhitungan tersebut.

3. *Analisis Tujuan Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan*

Analisis ini berusaha mengaitkan antara persebaran pusat pelayanan dan aksesibilitasnya. Selain itu analisis ini juga membahas bagaimana pola tujuan pergerakan masyarakat apakah menuju pusat pelayanan sesuai dengan persebarannya dan tingkat aksesibilitasnya ataukah ada alasan lain masyarakat bagi masyarakat untuk menggunakan pusat pelayanan. Dari analisis ini dapat dihasilkan output berupa pola tujuan pergerakan yang terjadi di Kota Semarang dengan adanya struktur ruang polisentris dimana pusat pelayanan tersebar. Analisis ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif.

4. Analisis Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM

Analisis ini bertujuan untuk melihat pergeseran pemilihan moda akibat perubahan harga BBM. Analisis ini juga mengkaitkan dengan tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan. Pusat pelayanan yang tersebar akan berpengaruh pada tujuan pergerakan yang apabila tujuan tersebut ditempuh dengan jarak jauh dan ditambah adanya kenaikan harga BBM maka apakah akan berpengaruh pada pergeseran pemilihan moda atau tidak. Jika berpengaruh maka moda apa yang mengalami pergeseran dan berapa persentase pergeserannya. Analisis ini dilakukan dengan teknik statistik deskriptif dan deskriptif kualitatif.



Sumber: Hasil Analisis, 2009

Gambar 1.5
Kerangka Analisis

1.5.6 Kebutuhan Data

TABEL I.2
KEBUTUHAN DATA

Sasaran	Kebutuhan Data	Jenis Data	Tahun	Bentuk Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
Identifikasi perkembangan Kota Semarang kaitannya dengan persebaran pusat dan sub pusat pelayanan.	- Data kependudukan	Sekunder	2007	Tabel/ Angka	Telaah dokumen	BPS
	- Data mata pencaharian penduduk	Sekunder	2007	Tabel/ Angka	Telaah dokumen	BPS
Analisis persebaran pusat pelayanan	- Peta tata guna lahan	Sekunder	2007	Peta	Survei instansi	Bappeda
Analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan.	- Ukuran aktivitas (dapat diketahui dari data jumlah pusat pelayanan atau data tarikan pergerakan)	Primer dan Sekunder	2007	Tabel/ Angka	Survei primer dan telaah dokumen	Masyarakat dan BPS
	- Jarak, waktu, dan biaya pergerakan	Primer	2007	Deskripsi dan Tabel/ Angka	Penelitian lain	Masyarakat
Analisis tujuan pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan.	- Alasan masyarakat menggunakan pusat pelayanan	Primer	2007	Deskripsi	Wawancara	Masyarakat
	- Tujuan pergerakan masyarakat	Primer	2008	Tabel/ Angka	Penelitian lain	Masyarakat
	- Tingkat aksesibilitas	Sekunder	2008	Tabel/ Angka	Hasil analisis	Analisis aksesibilitas
	- Persebaran pusat pelayanan	Sekunder	2008	Peta	Hasil analisis	Analisis persebaran pusat pelayanan
Analisis pergeseran pemilihan moda akibat perubahan harga BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan	- Perubahan harga BBM	Sekunder	<i>Time series</i>	Grafik	<i>Browsing data</i>	Pertamina
	- Jumlah kepemilikan kendaraan pribadi	Sekunder	<i>Time series</i>	Tabel/ Angka	Telaah dokumen	BPS
	- Pemilihan moda	Primer	2005, 2007, 2008	Tabel/ Angka	Penelitian lain	Masyarakat
	- Tingkat pendapatan	Primer	2005, 2007, 2008	Tabel/ Angka	Penelitian lain	Masyarakat

Sumber: Hasil Interpretasi, 2009

1.6 Manfaat Penelitian

Pemerintah dalam merencanakan jangkauan pelayanan angkutan umum, terlebih dahulu perlu melihat penggunaan lahan yang ada untuk memperhitungkan permintaan pergerakan masyarakat. Jangkauan pelayanan angkutan umum yang direncanakan pemerintah seringkali tidak seluruhnya melayani daerah pinggiran sehingga pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan membutuhkan biaya yang mahal. Bahkan sebagian besar masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Dengan adanya kenaikan harga BBM tentunya ongkos transportasi masyarakat dalam melakukan pergerakan menuju pusat pelayanan akan semakin mahal. Kenaikan ongkos transportasi akan berdampak pada pergeseran pemilihan moda dalam melakukan pergerakan.

Dari penelitian ini akan diperoleh hasil pergeseran pemilihan moda dalam melakukan pergerakan menuju pusat pelayanan. Hasil penelitian tersebut dapat memberikan manfaat antara lain memetakan pergerakan masyarakat, moda apa yang mereka gunakan, serta mengapa mereka memilih moda tersebut baik di pusat maupun pinggiran Kota Semarang. Dengan diketahuinya pergeseran moda sekaligus alasan masyarakat melakukan pergeseran pemilihan moda tersebut, maka dapat diketahui bahwa apakah terdapat perbedaan karakteristik penggunaan moda di pusat dan pinggiran. Apabila terdapat perbedaan karakteristik penggunaan moda maka diperlukan kebijakan transportasi yang berbeda pula. Dengan demikian pemerintah dapat merencanakan angkutan umum yang *responsive* terhadap kebutuhan dan keinginan masyarakat. Selain itu penelitian ini juga memberi manfaat yaitu mengkritisi kebijakan pemerintah yang telah dilakukan dan memberikan rekomendasi bagi Pemerintah Kota Semarang untuk dapat membangun sistem angkutan umum yang berkelanjutan dan memenuhi seluruh kebutuhan pergerakan masyarakat sehingga dapat menekan pemborosan BBM.

1.7 Keaslian Penelitian

Penelitian ini dilakukan berdasarkan fenomena harga BBM yang terus meningkat beberapa tahun terakhir ini. Penelitian yang berangkat dari fenomena perubahan harga BBM memang pernah dilakukan sebelumnya namun hanya membahas tentang perubahan pola perjalanan di Kecamatan Banyumanik serta perubahan pola perjalanan dan pergeseran pola konsumsi di Kecamatan Banyumanik dan Pedurungan. Penelitian ini juga dilakukan dalam ruang lingkup wilayah yang lebih luas yaitu Kota Semarang.

TABEL I.3
HASIL PENELITIAN LAIN YANG DAPAT DIJADIKAN REFERENSI

No	Nama Peneliti	Judul	Lokasi	Tahun	Pendekatan Studi	Metode Analisis
1	Andhi Pratama Putra	Perubahan Pola Perjalanan Berdasarkan Perubahan Harga BBM	Kecamatan Banyumanik	2006	Kuantitatif	Metode kuantitatif
2	Hotnatanael	Identifikasi Sistem Sediaan Angkutan Umum Penumpang (AUP) Pada Kawasan <i>Urban Sprawl</i> di Kota Semarang	Studi Kasus: Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Pedurungan	2007	Kuantitatif	Metode kuantitatif
3	Titi Rata	Perilaku Bertransportasi Masyarakat Perkotaan Dalam Proses Urbanisasi Wilayah di Kabupaten Tegal	Kabupaten Tegal	2008	Kualitatif	Metode kualitatif
4	Sugie Lee	Metropolitan Growth Patterns' Impact on Intra-Regional Spatial Differentiation and Inner-Ring Suburban Decline: Insights for Smart Growth	Atlanta, Cleveland, Philadelphia, dan Portland	2005	Kuantitatif	Metode kuantitatif
5	Ardhanawati Probowati	Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan (Studi Kasus: Kota Semarang)	Kota Semarang	2009	Kualitatif	Metode triangulasi

Sumber: Hasil Interpretasi, 2009

1.8 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini akan menguraikan latar belakang pentingnya dilakukan penelitian yang berjudul “Pergeseran Pemilihan Moda Akibat Perubahan Harga BBM Untuk Pergerakan Menuju Pusat Pelayanan di Kota Semarang”, perumusan masalah, tujuan yang ingin dicapai dari penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka pikir penelitian, manfaat penelitian, metodologi penelitian, serta sistematika penulisan penelitian.

BAB II PENGARUH SISTEM TRANSPORTASI TERHADAP PERGERAKAN MASYARAKAT

Pada bab ini akan dibahas mengenai *literature review* yang dibutuhkan untuk mendukung penelitian ini. Adapun literatur yang dibahas meliputi teori struktur ruang kota, pusat dan pinggiran kota, *urban sprawl*, sistem transportasi, dan teori perilaku masyarakat. Selain itu juga dibahas *literature map* dan sintesa literatur.

BAB III KARAKTERISTIK PERGERAKAN MASYARAKAT DI KOTA SEMARANG

Pada bab ini akan dibahas mengenai perkembangan pusat dan pinggiran Kota Semarang untuk memudahkan identifikasi pola pergerakan. Setelah itu akan dibahas mengenai penggunaan lahan Kota Semarang, karakteristik kependudukan, harga BBM, dan penggunaan moda transportasi secara umum. Pada bab ini juga dapat diketahui bagaimana potensi dan permasalahan dari tiap-tiap aspek yang dibahas tersebut.

BAB IV ANALISIS PERGESERAN PEMILIHAN MODA AKIBAT PERUBAHAN HARGA BBM UNTUK PERGERAKAN MENUJU PUSAT PELAYANAN

Bab ini akan membahas mengenai analisis persebaran pusat pelayanan, analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan, analisis tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan, analisis pergeseran moda akibat perubahan harga BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan, serta temuan studi.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini akan membahas kesimpulan yang berupa hasil penelitian dan rekomendasi bagi pemerintah, masyarakat, dan studi lanjutan.

BAB II

PENGARUH SISTEM TRANSPORTASI TERHADAP PERGERAKAN MASYARAKAT

Pada bab ini akan dibahas mengenai *literature review* yang dibutuhkan untuk mendukung penelitian ini. Pada awal bab, akan diberikan gambaran mengenai teori-teori struktur ruang kota yang meliputi struktur ruang kota monosentris dan polisentris. Suatu kota tentunya meliputi daerah pusat dan pinggiran kota dimana keduanya memiliki karakteristik yang berbeda. Daerah pusat kota yang mulai jenuh maka akan mengarah ke pinggiran (*urban sprawl*) oleh karena itu dalam bab ini juga mengulas mengenai pengertian serta jenis *urban sprawl*. Tahap selanjutnya, akan dibahas mengenai teori-teori sistem transportasi khususnya yang berkaitan dengan pola pergerakan masyarakat.

2.1 Teori Struktur Ruang Kota

Teori-teori terbentuknya struktur ruang kota berawal dari asumsi bahwa semua aktivitas masyarakat terutama bekerja terletak di pusat kota (CBD). Asumsi tersebut digunakan pada kota-kota tradisional dimana terjadi pemusatan konsentrasi aktivitas bekerja, namun lama-kelamaan mulai berubah karena pada kota metropolitan pusat kota mulai terdesentralisasikan. Berdasarkan pemusatan aktivitas tersebut, struktur ruang kota secara umum dibedakan menjadi dua yaitu monosentris dan polisentris (McMillen, 2003).

2.1.1 Kota Monosentris

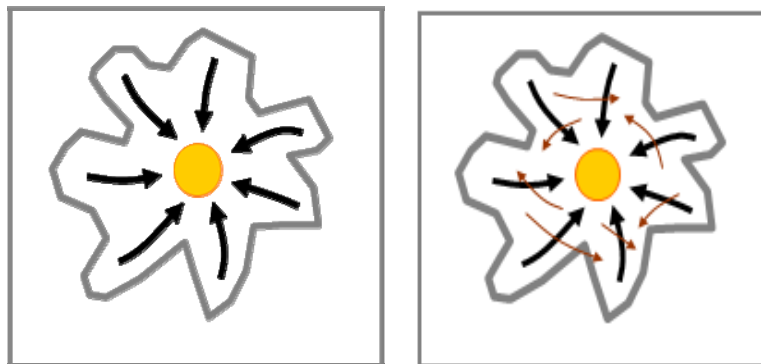
Kota dengan struktur ruang monosentris pertama kali dikemukakan oleh Alonso (1964), Muth (1969), dan Mills (1972). Mereka mengemukakan bahwa banyak kota berkembang dari struktur ruang monosentris dan banyak aktivitas bangkitan perjalanan tersebar dalam kluster-kluster di beberapa area di luar CBD. Kota dengan struktur ruang monosentris adalah suatu kota dimana hanya terdapat satu pusat utama kota (CBD), dimana pada pusat utama tersebut terdapat pemusatan fungsi perkantoran serta perdagangan dan jasa (Bertaud, 2002).

Adapun beberapa ciri-ciri kota monosentris antara lain (Bertaud, 2002):

- Seluruh aktivitas bekerja terkonsentrasi di pusat kota.
- Struktur ruang kota monosentris adalah struktur ruang kota yang mempertahankan rasio transportasi publik yang tinggi pada semua perjalanan.
- Struktur ruang kota monosentris cenderung memiliki rata-rata perjalanan yang lebih pendek/singkat dibandingkan polisentris.

- Struktur ruang kota monosentris memberikan tekanan lebih rendah terhadap kelestarian lingkungan (lebih ramah lingkungan).
- Adanya *single transportation node* dengan beberapa lokasi *transit point*.

Untuk lebih memperjelas bentuk pergerakan yang mungkin terjadi pada kota monosentris, dapat dilihat pada gambar berikut dimana pada gambar kiri adalah monosentris *organized* dan gambar kanan adalah monosentris *disorganized*.



Sumber: Bertaud, 2002

Gambar 2.1
Struktur Ruang Kota Monosentris

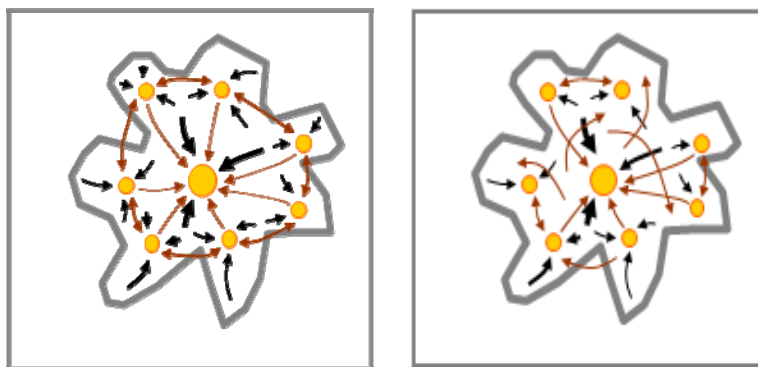
2.1.2 Kota Polisentris

Kota dengan struktur ruang polisentris merupakan suatu kota dimana terdapat tidak hanya satu atau dua pusat tetapi ada banyak sub pusat (pusat-pusat kecil) pelayanan kota. Pusat-pusat tersebut tidak dapat berfungsi sebagai CBD bagi daerah di sekitarnya. Pada suatu kota yang benar-benar menerapkan konsep polisentris, fungsi perkantoran dan komersial tersebar secara luas pada sub-sub pusat dan pergerakan masyarakat juga terdistribusikan atau tersebar di seluruh area perkotaan. Dengan demikian, pergerakan masyarakat tidak dilakukan dalam jarak dekat.

Adapun beberapa ciri kota dengan struktur ruang polisentris antara lain (Bertaud, 2002):

- Kota polisentris cenderung memiliki nilai lahan yang lebih murah sehingga cenderung meningkatkan konsumsi akan lahan (pembangunan secara horisontal).
- Untuk alasan yang sama dengan poin di atas, pengelola bisnis kecil akan menemukan lahan di mana saja dengan mudah sehingga akan membentuk suatu guna lahan yang tersebar.
- Karena pergerakan dilakukan dengan jarak yang jauh dalam suatu kota, maka tingkat polusi udara yang dihasilkan juga semakin tinggi dan semakin merusak lingkungan.

Untuk lebih memperjelas bentuk pergerakan yang mungkin terjadi pada kota polisentris, dapat dilihat pada gambar berikut dimana pada gambar kiri adalah polisentris yang *organized* dan gambar kanan adalah polisentris yang *disorganized*.



Sumber: Alain Bertaud, 2002

Gambar 2.2
Struktur ruang Kota Polisentris

2.2 Daerah Pusat dan Pinggiran dalam Suatu Sistem Kota

Untuk dapat memudahkan identifikasi struktur ruang kota, maka perlu mengetahui karakteristik pusat dan pinggiran. Perbedaan karakteristik pusat dan pinggiran dapat ditemukan setelah mengetahui bagaimana sebenarnya kota itu sendiri sebagai suatu sistem. Pengertian kota adalah pusat perkembangan dalam suatu wilayah dimana pusat tersebut tumbuh dan berkembang dibandingkan dengan daerah yang ada di sekelilingnya (Napitulu dalam Wijoyo, 2006). Adapun pengertian lain mengenai kota menurut Wilsher adalah tempat tinggal dan tempat bekerja bagi sebagian dari penduduk dunia yang persentasenya semakin besar dan merupakan tempat yang dapat memberikan peluang atau harapan untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik bagi sekelompok orang, serta telah menarik penduduk dari pinggiran kota dari waktu ke waktu (Wilsher dalam Branch, 1996: 7).

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kota adalah pusat perkembangan dimana pusat tersebut tumbuh dan berkembang sehingga akan menarik penduduk dari pinggiran kota. Dengan demikian, kota sebagai suatu sistem terdiri dari pusat dan pinggirannya. Pengertian pusat kota jika ditinjau dari fungsinya dapat diuraikan sebagai berikut (Rahardjo dalam Putra D., 2001: 11-12):

- a. Merupakan jantung kota yang menghidupi kota tersebut karena merupakan pusat orientasi dan pergerakan masyarakat menuju dan dari permukiman.
- b. Kawasan yang dinamis karena merupakan tempat berkumpulnya orang dari berbagai bidang kehidupan dengan aktivitas yang beragam dan tempat berinteraksi masyarakatnya.
- c. Terminal pergerakan masyarakat dari berbagai aktifitas dan jaringan pergerakan.
- d. Tempat yang selalu mengalami perubahan dan modifikasi sesuai tuntutan jaman dan berkembang tumbuhannya.

Daerah pinggiran kota merupakan daerah yang berada dalam proses peralihan dari daerah pedesaan menjadi perkotaan memiliki bentuk lanskap yang khas (Johnson 1984 dalam Hidajat, 2005). Menurut Koestoer diantara daerah perkotaan, pinggiran dan pedesaan, ternyata daerah pinggiran kota memberikan peluang paling besar untuk usaha-usaha produktif maupun peluang yang menyenangkan untuk bertempat tinggal. Maka dengan kondisi ini daerah pinggiran kota akan terus mengalami perkembangan (Hidajat, 2005).

2.3 Fenomena *Urban Sprawl* Perkotaan

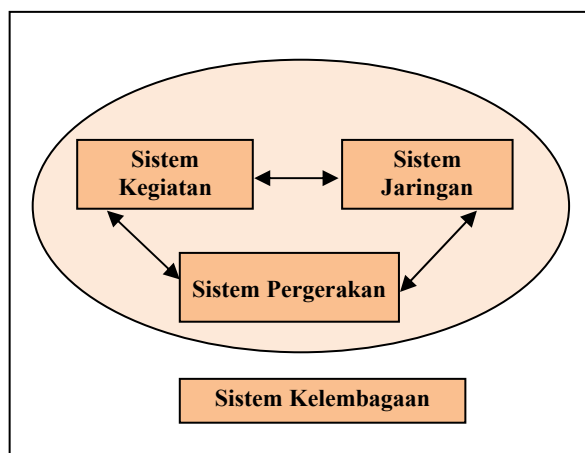
Dalam suatu kota, apabila pusat kota sudah padat maka perkembangannya akan beralih ke pinggirannya yang sering disebut dengan istilah *urban sprawl*. Pengertian *urban sprawl* secara rinci yaitu keterbatasan lahan di pusat kota yang menyebabkan berkembangnya kawasan tepi kota sehingga terjadi gejala perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar (Yunus, 2002: 125). Jenis *urban sprawl* antara lain: Perembetan konsentris (*Concentric Development*), Perembetan memanjang (*Ribbon Development*), Perembetan meloncat (*Leap Frog Development*).

2.4 Teori Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu kesatuan yang luas dimana di dalamnya terdapat berbagai macam aspek seperti tata guna lahan, bangkitan tarikan, angkutan umum sebagai salah satu sarana pergerakan, aksesibilitas, pemilihan rute, dll. Untuk dapat memahami bagaimana sistem transportasi sebagai wadah pergerakan masyarakat diperlukan beberapa literatur seperti berikut:

2.4.1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi menjadi komponen yang sangat penting dalam suatu kota karena dengan adanya sistem transportasi yang baik maka pergerakan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya akan lebih mudah. Menurut Warpani (1990: 20) yang kemudian direview lagi oleh Nasution (2004: 15), transportasi ialah kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi (Tamin, 2000: 27-28). Sistem transportasi makro tersebut meliputi sistem aktivitas, pergerakan, jaringan, dan kelembagaan. Sistem aktivitas, pergerakan, dan jaringan saling mempengaruhi satu sama lain sedangkan sistem kelembagaan merupakan payung di atasnya yang mengelola ketiga sistem tersebut.



Sumber: Tamin, 2000

Gambar 2.3
Sistem Transportasi Makro

Sistem pergerakan masyarakat timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak selalu dapat terpenuhi di satu tempat. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan dan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Dalam memenuhi pergerakan masyarakat maka dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi (sistem jaringan) yang harus selalu dapat digunakan dimana pun dan kapan pun. Dengan demikian, sangatlah penting untuk mengetahui besarnya kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang sehingga sumber daya dapat dihemat dengan mengelola sarana dan prasarana transportasi yang dibutuhkan.

2.4.2 Pergerakan Masyarakat

2.4.2.1 Pergerakan dan Perjalanan

Pepergian adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah karena dirasakan perlu “mempertemukan” kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Sementara itu, perjalanan dilakukan karena ada maksud tertentu, selain tentu saja ada unsur pepergian di dalamnya. Dengan demikian, pepergian dan perjalanan dipandang berbeda. Pepergian dinyatakan dalam waktu kekerapan dilakukan, sedangkan perjalanan dinyatakan dalam biaya, waktu, jarak, dan lintasan (Warpani, 1990: 3).

Pengertian pergerakan itu sendiri ialah suatu keinginan masyarakat atau bentuk keputusan masyarakat dalam menentukan pilihan lokasi yang dipengaruhi oleh kondisi yang lebih baik/positif pada daerah tujuan (Lee dalam Rata, 2008: 25). Pergerakan sebagai akibat adanya kegiatan manusia ada empat jenis yaitu (Willumsen dalam Junari, 2001: 34):

1. Kota menuju kota

Berupa arah pergerakan dari dalam pusat kota ke CBD. Pergerakan ini dilakukan oleh para transit dan pekerja non terampil yang besarnya menggantung pada kendaraan dan alat transportasi lainnya, jumlah pergerakan ini sekitar 25-30% dari seluruh pergerakan untuk kerja di Kota dengan 1,5 juta penduduk.

2. Daerah pinggiran menuju kota

Merupakan pergerakan yang dimulai dari daerah pinggiran dan berakhir pada pusat kota di CBD atau di sekitar area kerja. Pergerakan ini meliputi pergerakan dengan kendaraan pada jalur cepat (*arteri*). Jumlah pergerakan ini sekitar 25%-30% dari seluruh pergerakan untuk kerja di Kota dengan penduduk 1,5 juta.

3. *Commuting* (kota menuju pinggiran)

Arah pergerakan ini dari daerah dekat dengan pusat kota dan peralihan menuju lokasi pekerja dimana industri terkonsentrasi. Pergerakan ini biasanya menggunakan kendaraan umum, terutama yang digunakan oleh pekerja industri. Jumlah pergerakan ini sekitar 10-15% dari total pergerakan pada kota dengan jumlah penduduk 1,5 juta jiwa.

4. Dari pinggiran menuju pinggiran

Arah pergerakan ini menempuh perjalanan dari daerah lokasi permukiman ke lokasi pusat kota lainnya di daerah pinggiran. Pola pergerakan ini berkembang sekitar tahun 1960, dengan jumlah antara 30-40% dari total pergerakan kota dengan penduduk 1,5 juta jiwa.

Adapun pergerakan berdasarkan frekuensinya membentuk pola sebagai berikut (Hobbs, 1995:64-67):

- Pola Harian

Arus pada setiap jam dinyatakan sebagai suatu presentase dari arus harian adalah cara yang paling mudah untuk mempelajari pola-pola seperti ini dan memungkinkan perbandingan dengan mudah. Hari-hari kerja (Senin sampai Jumat), Sabtu dan Minggu, biasanya memiliki pola sendiri-sendiri, tetapi bila hari yang satu dibandingkan dengan hari lainnya, pola-pola dan jenisnya seringkali menunjukkan kesamaan, yang berguna dalam membuat peramalan.

- Pola Mingguan

Merupakan suatu pola arus mingguan umum dengan volume dinyatakan sebagai presentase dari arus total seminggu. Arus lalu lintas untuk hari-hari kerja tetap agak konstan, tetapi arus pada akhir pekan lebih berubah-ubah tergantung pada musim dan cuaca. Ini menandakan terjadinya perjalanan tertentu dalam mingguan.

- Pola Musiman

Merupakan fungsi dari volume-volume arus lalu lintas bulanan. Ini menandakan terjadinya pergerakan dengan frekuensi tertentu (per-bulan) dalam setiap tahunnya.

2.4.2.2 Klasifikasi Pergerakan

Klasifikasi pergerakan dibedakan berdasarkan beberapa kriteria (Tamin, 1997: 114-115):

a. Berdasarkan tujuan pergerakan

Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan ke sekolah (tujuan pendidikan)
- Pergerakan ke tempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi

Dua tujuan pertama (bekerja dan pendidikan) disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan.

b. Berdasarkan waktu

- Pergerakan pada jam sibuk.
- Pergerakan pada jam tidak sibuk.

c. Berdasarkan jenis orang

Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah:

- Tingkat pendapatan, diklasifikasikan menjadi golongan tinggi, menengah, dan rendah.
- Tingkat kepemilikan kendaraan
- Ukuran dan struktur rumah tangga

TABEL II.1
KLASIFIKASI PERGERAKAN ORANG DI PERKOTAAN
BERDASARKAN MAKSUD TUJUAN

No.	AKTIVITAS	KLASIFIKASI PERJALANAN	KETERANGAN
1.	Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi 4. Yang berkaitan dengan belanja dan bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan termasuk: a. Pulang ke rumah b. Mengantar barang c. Ke dan dari rapat
2.	Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan hiburan.
3.	Pendidikan	Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.

No.	AKTIVITAS	KLASIFIKASI PERJALANAN	KETERANGAN
4.	Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi.	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
5.	Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik.	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan.

Sumber: Tamin, 2000:114

2.4.3 AUP sebagai Salah Satu Sarana Transportasi

Sarana transportasi merupakan moda angkutan yang dirancang dan dipilih untuk melalui prasarana jalan sesuai dengan fungsi dan hirarchisnya dalam rangka mengimbangi perkembangan pergerakan asal tujuan manusia dan barang. Moda transportasi berdasarkan segi peruntukan/tipe penggunaannya dibedakan menjadi tiga kelompok, yaitu (Miro, 1997: 39):

1. Moda transportasi kota untuk pribadi (kendaraan pribadi).
2. Moda transportasi kota untuk disewakan sesuai dengan keinginan pemakai jasa (Para Transit).
3. Moda transportasi kota untuk umum (*Mass Transit*).

Angkutan umum merupakan komponen yang sangat signifikan dalam sistem transportasi kota karena kondisi sistem angkutan umum yang buruk akan menyebabkan turunnya efektivitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan. Sedangkan menurut *Transportation Planning Handbook: Urban Transit (Public Transit or Mass Transit)* adalah suatu layanan transportasi penumpang angkutan umum yang tersedia bagi siapapun yang membayar ongkos yang telah ditentukan. Beroperasi pada rute yang ditunjuk dan terjadwal dengan perhentian spesifik meliputi bus, *light rail*, dan *rapid transit* (Edward Jr. dalam Hotnatanael, 2007: 30).

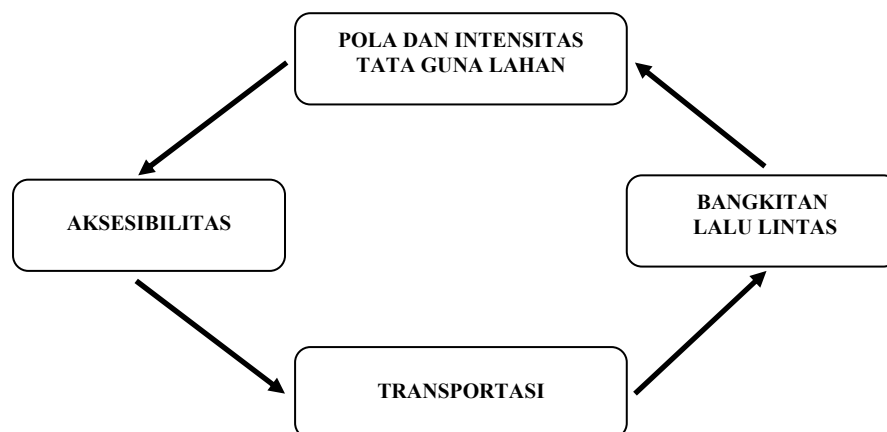
2.4.4 Tata Guna Lahan dan Pengaruhnya dalam Sistem Transportasi

Terdapat interaksi yang kuat antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi digabung bersama untuk mendapatkan pola dan besaran pergerakan. Beberapa interaksinya antara lain (Nasution, 2004: 68-69):

- Distribusi guna lahan menentukan lokasi kegiatan.
- Distribusi kegiatan dalam ruang membutuhkan/ menimbulkan interaksi spasial dalam sistem transportasi.
- Distribusi prasarana sistem transportasi menciptakan tingkat keterhubungan spasial dari suatu lokasi (yang bisa dinilai sebagai tingkat aksesibilitas).

- Distribusi aksesibilitas dalam ruang menentukan pemilihan lokasi yang menghasilkan perubahan pada sistem guna lahan.

Pola dan intensitas tata guna lahan mempengaruhi dan menentukan pola dan intensitas pergerakan yang akan menggunakan prasarana transportasi yang ada. Kondisi ini akan mempengaruhi tingkat pencapaian (tingkat aksesibilitas), yang menyebabkan beberapa daerah tertentu mudah dijangkau dan beberapa daerah lain sulit untuk dijangkau, sedemikian sehingga akan mempengaruhi tingkat pengembangan daerah. Perubahan pola dan intensitas tata guna lahan sebagai akibat dari perubahan prasarana transportasi, yang kemudian menyebabkan perubahan permintaan pergerakan disamping dampak langsung yang disebabkan karena pemilihan moda dan pemilihan rute (Tamin dkk dalam Abubakar, dkk, 1996: 50). Untuk lebih rincinya dapat dilihat pada gambar berikut.

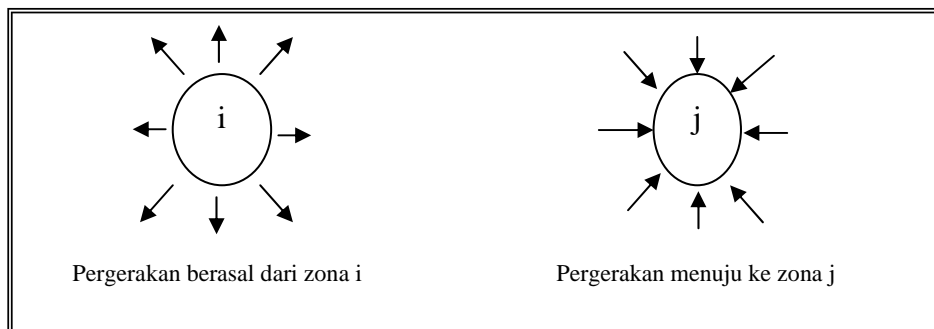


Sumber: Tamin dkk dalam Abubakar, dkk, 1996

Gambar 2.4
Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi

2.4.5 Bangkitan dan tarikan

Bangkitan dan tarikan berkaitan erat dengan pergerakan masyarakat. Bangkitan perjalanan merupakan jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh zona karena adanya aktivitas sosial ekonomi (Jaya, 2005). Sedangkan menurut Miro, bangkitan perjalanan merupakan suatu struktur ruang untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah perjalanan dari satu tempat ke tempat lain per satuan waktu (Miro, 1997: 65). Pengertian lain menurut Tamin, bangkitan perjalanan adalah tahapan pestruktur ruangan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu zona (Tamin, 2000: 39). Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa bangkitan perjalanan adalah jumlah pergerakan yang ditimbulkan dan/atau tertarik ke suatu zona karena adanya aktivitas tertentu.



Sumber: Wells dalam Tamin, 2000

Gambar 2.5
Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan adalah (Tamin, 2000: 115-116):

a. Pendapatan

Pendapatan dapat mempengaruhi bangkitan pergerakan, yang dalam hal ini semakin tinggi pendapatan maka mempunyai kecenderungan yang tinggi pula untuk bergerak, khususnya dengan kendaraan pribadi. Tetapi penduduk yang mempunyai pendapatan rendah akan mempunyai kecenderungan untuk mengurangi pergerakan.

b. Kepemilikan kendaraan

Dengan tingginya kepemilikan ini, maka intensitas pergerakan juga akan semakin tinggi. Hal ini karena berhubungan dengan tingkat privasi yang tinggi dengan menggunakan kendaraan pribadi, sehingga mendorong untuk melakukan pergerakan. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi, maka akan mengurangi penggunaan angkutan umum di suatu wilayah sehingga akan menciptakan kemacetan.

c. Ukuran rumah tangga

Semakin besar ukuran rumah tangga, maka aktivitasnya akan semakin beragam dan mempunyai intensitas tinggi. Hal ini akan mempengaruhi jumlah bangkitan pergerakan.

d. Nilai lahan

Semakin tinggi nilai suatu lahan, maka aktivitasnya akan semakin beragam. Dengan beragamnya aktivitas maka akan menambah jumlah bangkitan. Hal ini akan berlainan dengan lahan yang mempunyai nilai rendah, karena minimnya aktivitas.

e. Kepadatan permukiman

Kepadatan permukiman akan mencerminkan jumlah penduduk yang tinggi, sehingga bangkitan akan besar bila dibandingkan dengan lahan yang mempunyai kepadatan permukiman rendah.

f. Jumlah penduduk

Variabel ini berbanding lurus dengan bangkitan, karena jumlah penduduk yang tinggi akan meningkatkan jumlah bangkitan dan sebaliknya bila jumlah penduduk rendah.

g. Aksesibilitas

Variabel ini berhubungan dengan minat pelaku perjalanan. Bila aksesibilitas menuju ke suatu lahan sangat baik, maka akan meningkatkan jumlah bangkitan. Hal ini dikarenakan tingginya tingkat kenyamanan dan faktor waktu.

2.4.6 Indeks Aksesibilitas

Konsep yang mendasari hubungan antara tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas. Dalam konteks paling luas, aksesibilitas berarti kemudahan melakukan pergerakan di antara dua tempat. Aksesibilitas meningkat-dari sisi waktu atau uang-ketika pergerakan menjadi lebih murah. Selain itu, kecenderungan untuk berinteraksi juga akan meningkat ketika biaya pergerakan menurun (Blunden dalam Khisty dan Lall, 2002: 66). Pengertian lain mengenai aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black dalam Tamin, 2000: 58).

Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan dan kenyamanan dalam melakukan pergerakan. Ukuran kemudahan yang dilihat dari aspek biaya, waktu, dan kenyamanan moda berbeda-beda menurut sudut pandang orang yang melakukan pergerakan tersebut (subjektif). Oleh karena itu diperlukan metode kuantitatif yang menyatakan aksesibilitas secara lebih jelas yaitu dengan mengukur indeks aksesibilitas. Namun, sebelum mengukur indeks aksesibilitas, dapat dipahami terlebih dahulu mengenai skema aksesibilitas sederhana hanya berdasarkan kriteria kondisi prasarana dan jarak, sebagai berikut:

TABEL II.2
KLASIFIKASI TINGKAT AKSESIBILITAS

Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik
Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi

Sumber: Tamin, 1997:53

Untuk mengetahui indeks aksesibilitas dapat digunakan rumus sebagai berikut (Hansen dalam Tamin, 2000: 59):

$$K_i = \sum_{j=i}^n \frac{A_j}{t_{ij}}$$

Keterangan:

K_i = Aksesibilitas zona i ke zona lainnya (j)

A_j = Ukuran aktivitas pada setiap zona j misalnya jumlah lapangan kerja

t_{ij} = Ukuran waktu tempuh dari zona asal i ke zona tujuan j

2.5 Perilaku Masyarakat Sebagai Pelaku Pergerakan

Perilaku didefinisikan sebagai refleksi dengan berbagai macam gejala kejiwaan seperti pengetahuan, sikap, keinginan, kehendak, kepentingan, emosi, motivasi, reaksi, dan persepsi. Perilaku merupakan keadaan jiwa untuk memberikan respon terhadap situasi di sekeliling keberadaan manusia, karena itu perilaku dibatasi dimensi ruang, gerak dan waktu. Perilaku merupakan keluaran dari kepribadian seseorang yang terkait erat hubungannya dengan lingkungannya (Ertanto dalam Rahayu, 2005).

Beberapa teori mengenai perilaku masyarakat dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Teori stimulus-respon

Teori ini mempelajari hubungan rangsang dan tingkah laku balasannya. Setiap perilaku pada hakikatnya merupakan tanggapan (respon) terhadap rangsang (stimulus), karena itu rangsang sangat mempengaruhi perilaku.

2. Teritorialitas

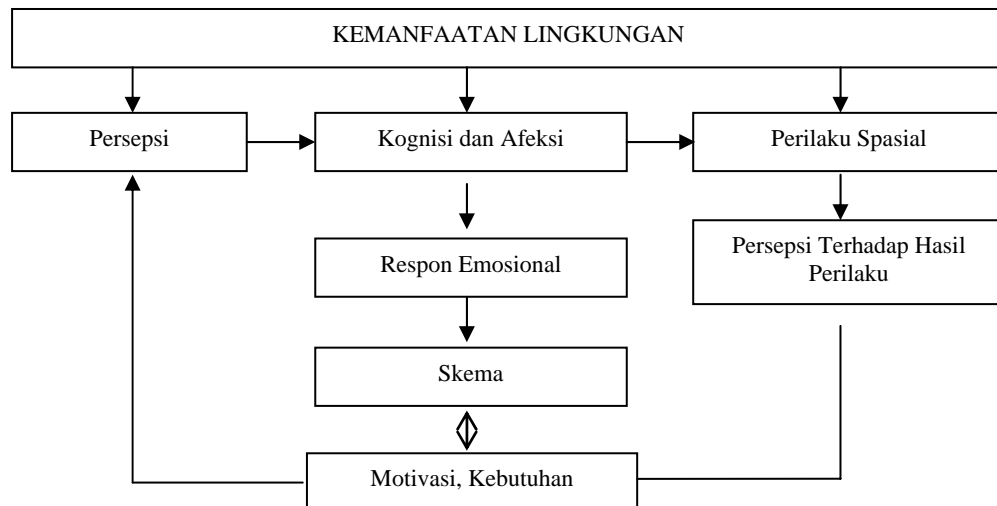
Teritorialitas adalah suatu pola tingkah laku yang ada hubungannya dengan kepemilikan atau hak seseorang atau kelompok orang atas sebuah tempat atau suatu lingkungan geografis. Pola tingkah laku ini mencakup personalisasi dan pertahanan terhadap gangguan dari luar.

3. Privasi

Privasi adalah keinginan atau kecenderungan seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya. Privasi juga merupakan kemampuan seseorang atau sekelompok orang untuk mengendalikan interaksi mereka dengan orang lain. Privasi dapat difasilitasi atau sebaliknya dimusnahkan oleh rancangan fisik di tempat tinggal, tempat kerja, sekolah, dll.

4. Struktur ruang gibbon

Lingkungan sangat berpotensi memberikan berbagai kesempatan dan pengalaman perilaku manusia. Prosesnya dapat dilihat pada bagan berikut ini:



Sumber: Gibson dalam Rahayu, 2004

Gambar 2.6
Proses Dasar Perilaku Manusia

2.6 Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan berkelanjutan adalah suatu upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat di masa sekarang dengan menggunakan sumber daya yang ada secara optimal tanpa membahayakan generasi di masa mendatang untuk memenuhi kebutuhannya (WCED dalam Moughtin, 1999). Selain itu ada pula pendapat lain mengenai pengertian pembangunan berkelanjutan yaitu suatu proses pembangunan yang mengoptimalkan manfaat dari sumber daya alam sumber daya manusia, dengan menyerasikan sumber alam dengan manusia dalam pembangunan (Salim dalam Abdurrahman, 2003). Dari beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan berkelanjutan pada intinya adalah mengoptimalkan sumber daya dalam proses pemenuhan kebutuhan tidak hanya saat ini tetapi terus berlangsung sampai pada masa mendatang.

Beberapa asumsi dasar serta ide pokok yang mendasari konsep pembangunan berkelanjutan antara lain (Salim dalam Abdurrahman, 2003):

- Pertama, proses pembangunan itu mesti berlangsung secara berkelanjutan, terus menerus di topang oleh sumber alam, kualitas lingkungan dan manusia yang berkembang secara berkelanjutan.
- Kedua, sumber alam terutama udara, air dan tanah memiliki ambang batas, diatas mana penggunaannya akan mengurangi kualitas dan kuantitasnya.
- Ketiga, kualitas lingkungan berkolerasi langsung dengan kualitas hidup. Semakin baik kualitas lingkungan, semakin positif pengaruhnya pada kualitas hidup, yang antara lain tercermin pada meningkatnya kualitas fisik, pada harapan usia hidup, pada turunnya tingkat kematian dan lain sebagainya.

- Keempat, pembangunan berkelanjutan mempertimbangkan solidaritas transgenerasi, dimana pembangunan ini memungkinkan generasi sekarang untuk meningkatkan kesejahteraannya, tanpa mengurangi kemungkinan bagi generasi masa depan untuk meningkatkan kesejahteraannya.

Pembangunan berkelanjutan memiliki beberapa komponen antara lain (Leitmann dalam Rata, 2008: 34):

1. Pemenuhan kebutuhan masyarakat, baik pemenuhan kebutuhan material maupun immaterial.
2. Pemeliharaan lingkungan, berupa konservasi lingkungan dan efisiensi dalam pola konsumsi.
3. Pemerataan pemenuhan kebutuhan generasi saat ini dan generasi mendatang.

2.7 Sintesa Literatur

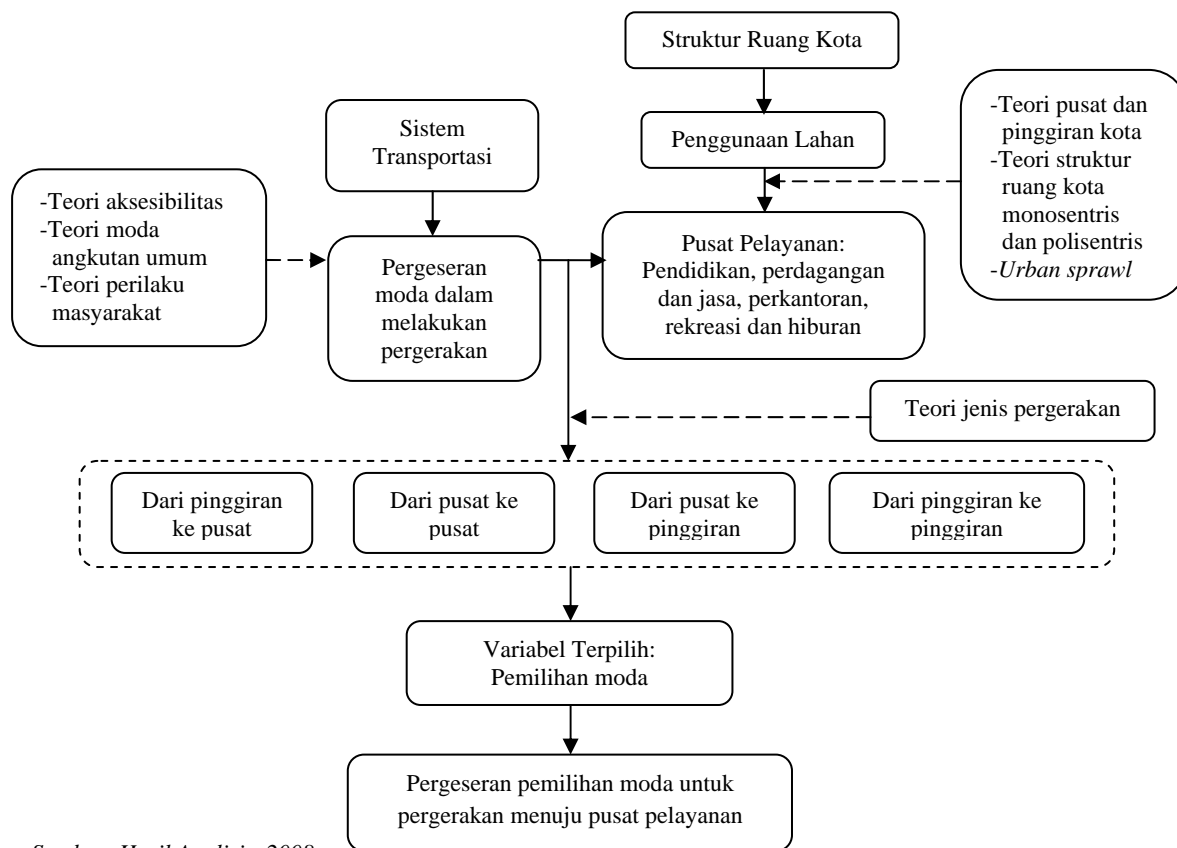
TABEL II.3
SINTESA LITERATUR

No	Sasaran	Sumber Pustaka	Sintesa Literatur
1	Identifikasi perkembangan Kota Semarang kaitannya dengan perkembangan pusat dan sub pusat pelayanan.	<ul style="list-style-type: none"> • Napitulu dalam Wijoyo, 2006 • Wilsher dalam Branch, 1996 • Rahardjo dalam Putra D., 2001 • Hidajat, 2005 • Tamin, 2000 	<p>Kota adalah pusat perkembangan dimana pusat tersebut tumbuh dan berkembang sehingga akan menarik penduduk dari pinggiran kota. Dengan demikian dapat dimunculkan variabel antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pusat kota • Pinggiran kota
2	Analisis persebaran pusat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Bertaud, 2002 • Mc Millen, 2003 	<p>Teori-teori terbentuknya struktur ruang kota berawal dari asumsi bahwa semua aktivitas masyarakat terutama bekerja terletak di pusat kota (CBD) namun lama-kelamaan mulai berubah karena pada kota metropolitan pusat kota mulai terdesentralisasikan. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa suatu kota terdapat dua model yang berbeda yang diklasifikasikan berdasarkan pusat pelayanannya yaitu kota monosentris dan polisentris.</p>
3	Analisis aksesibilitas menuju pusat pelayanan.	<ul style="list-style-type: none"> • Blunden dalam Khisty dan Lall, 2002 • Black dalam Tamin, 2000 • Hansen dalam Tamin, 2000 • Tamin, 2000 	<p>Aksesibilitas adalah kemudahan dan kenyamanan dalam melakukan pergerakan. Tingkat kemudahan tersebut dapat dihitung dengan indeks aksesibilitas.</p>
4	Analisis tujuan pergerakan menuju pusat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Bertaud, 2002 	<ul style="list-style-type: none"> • Kota dengan struktur ruang polisentris merupakan suatu kota dimana terdapat tidak hanya satu atau dua pusat tetapi ada banyak sub pusat pelayanan kota.

No	Sasaran	Sumber Pustaka	Sintesa Literatur
			<ul style="list-style-type: none"> • Pergerakan yang dilakukan masyarakat terdistribusikan atau tersebar di seluruh area perkotaan. Dengan demikian, pergerakan masyarakat tidak dilakukan dalam jarak dekat.
5	Analisis pergeseran pemilihan moda akibat perubahan harga BBM untuk pergerakan menuju pusat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Tamin, 2000 • Nasution, 2004 • Lee dalam Rata, 2008 • Willumsen dalam Junari, 2001 • Miro, 1997 • Edward Jr. dalam Hotnatanael • Ertanto dalam Rahayu • Putra, 2006 • Bertaud, 2002 • McMillen, 2003 • Bertaud, 2002 • Moughtin, 1999 • Salim dalam Abdurrahman, 2003 • Leitmann dalam Rata, 2008 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistem transportasi makro • Jenis pergerakan mencakup: <ul style="list-style-type: none"> - Kota menuju kota - Daerah pinggiran menuju kota - <i>Commuting</i> - Dari pinggiran menuju pinggiran • Moda angkutan kota dibedakan menjadi: <ul style="list-style-type: none"> - Kendaraan pribadi - <i>Paratransit</i> - <i>Mass transit/</i> angkutan umum penumpang • Teori perilaku masyarakat meliputi teori stimulus-respon, teritorialitas, privasi, dan struktur ruang gibbon. • Pola perjalanan mencakup: <ul style="list-style-type: none"> - Frekuensi perjalanan - Tujuan perjalanan - Moda perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Perencanaan transportasi di satu sisi merupakan bagian dari suatu proses perencanaan kota, yaitu dalam usaha mendapatkan sistem transportasi yang sifatnya menunjang bagi rencana pola dan intensitas tata ruang. Di lain pihak perencanaan transportasi merupakan kelanjutan dari suatu perencanaan kota. Selain itu, perencanaan transportasi sangat berkaitan dengan perilaku masyarakat. Masyarakat perkotaan tiap harinya akan melakukan aktivitas yang mana ia akan berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Pergerakan yang terjadi ini timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak selalu dapat terpenuhi di satu tempat. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu berupa pusat pelayanan yang akan membangkitkan dan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Dalam memenuhi pergerakan masyarakat menuju pusat pelayanan maka dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi (sistem jaringan) yang harus selalu dapat digunakan dimana pun dan kapan pun. Dengan demikian, sangatlah penting untuk mengetahui besarnya kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang sehingga sumber daya dapat dihemat dengan mengatur sarana transportasi (moda pergerakan) yang dibutuhkan. Penelitian ini akan mengkaji mengenai pengaruh harga BBM terhadap pergeseran pemilihan moda menuju pusat-pusat pelayanan di Kota Semarang. Untuk mempermudah dalam memahami literatur yang digunakan maka disusunlah *literature map* yang dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber: Hasil Analisis, 2008

Gambar 2.7
Literature Map